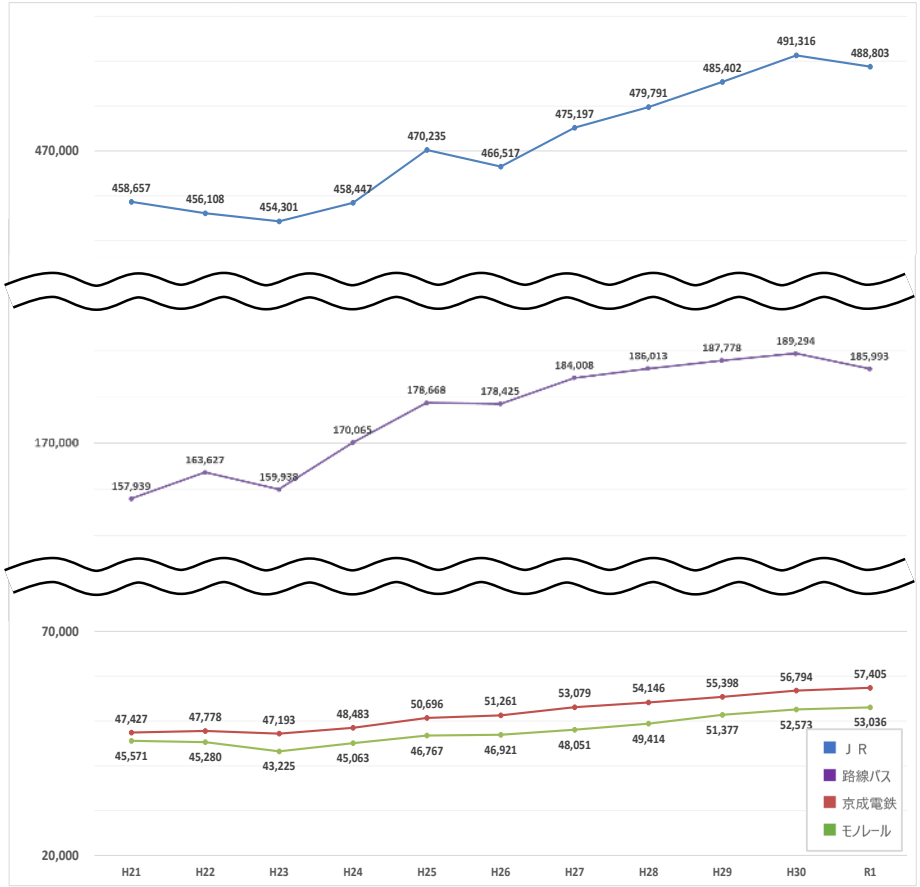
【序章】公共交通を取り巻く現状・課題

参考資料1

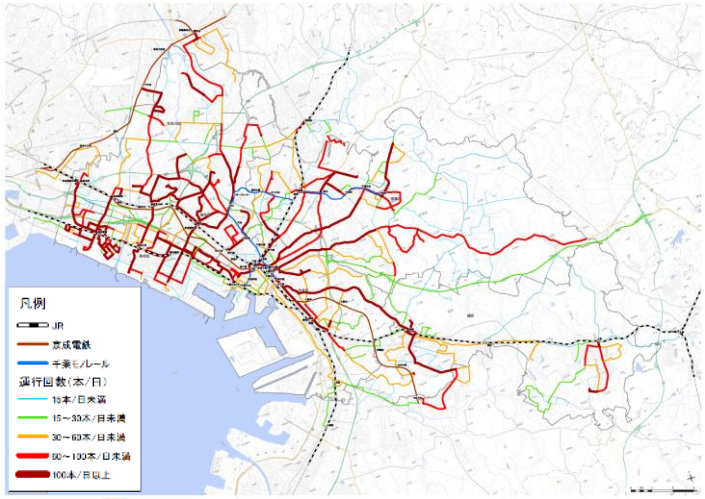
(1)本市における公共交通の利用状況

〇市内は鉄道・モノレール・バスによる公共交通網が形成されており、特に路線バスは442路線（令和元年度末時点）が市内を運行している。
〇本市に係る公共交通の利用状況は増加傾向であり、公共交通は市民の移動の足として不可欠のものとなっている。

1日当たりの乗車数（推移）



本市の公共交通網



リスク

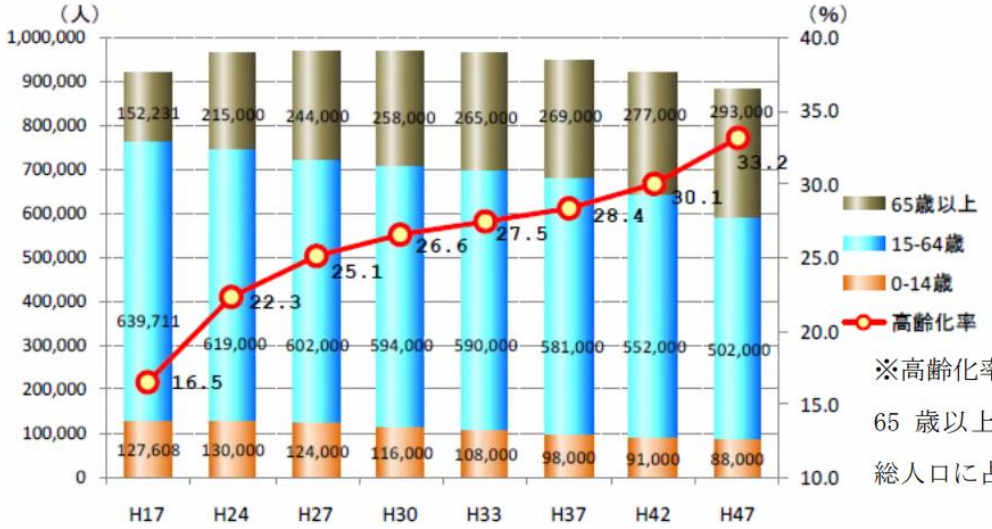
- 市民の移動の足を担っている公共交通は必要不可欠！なくなった場合には市民の外出機会が喪失

対応方針

- 持続可能な公共交通の形成を図る。（公共交通の利用促進。）

(2)人口減少の本格化

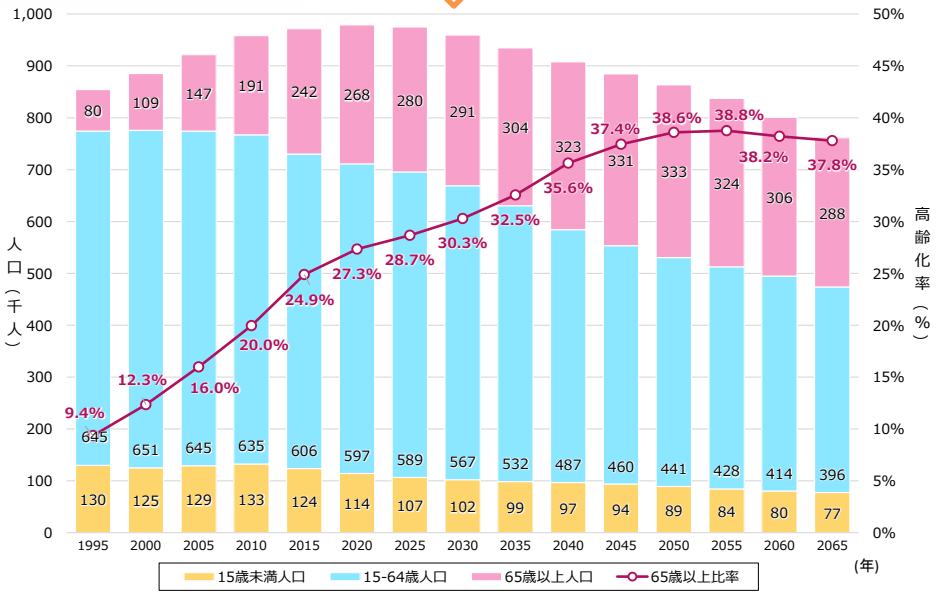
＜総合交通政策（現行）＞



※高齢化率：
65 歳以上の高齢者人口が
総人口に占める割合

出典：千葉市総合交通政策

- 現行の総合交通政策策定時では、2035年（H47）の人口構成は3人に1人が高齢者と想定されていたが、現在は、2025年には3人に1人が高齢者と想定されている。（5人に1人が後期高齢者）
- 高齢者数・高齢化率は2050年頃まで増加。



出典：千葉市将来人口推計をもとに作成

リスク

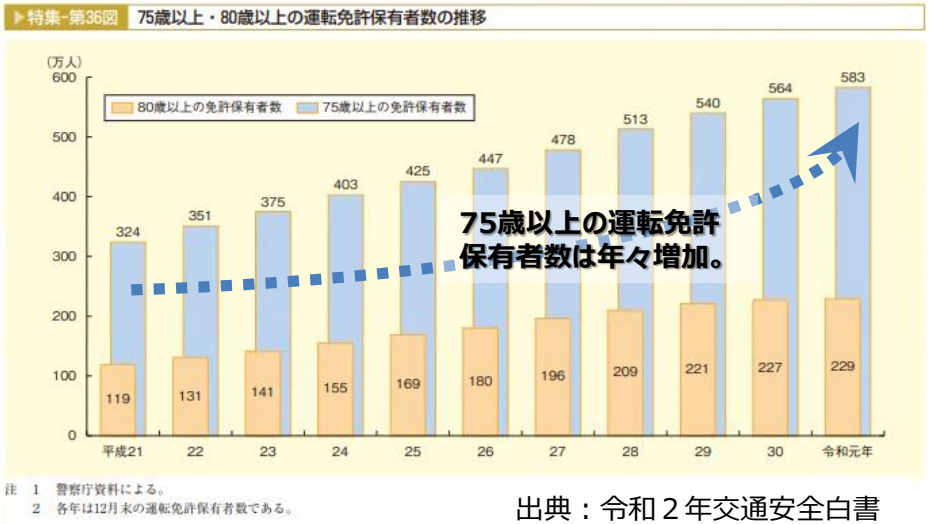
- 人口減少に伴い、公共交通利用者も減少の恐れ。それにより、公共交通の経営悪化、路線廃止につながる。（『利用者減→経営悪化→路線廃止』の悪循環が続けば、公共交通が消失。）

対応方針

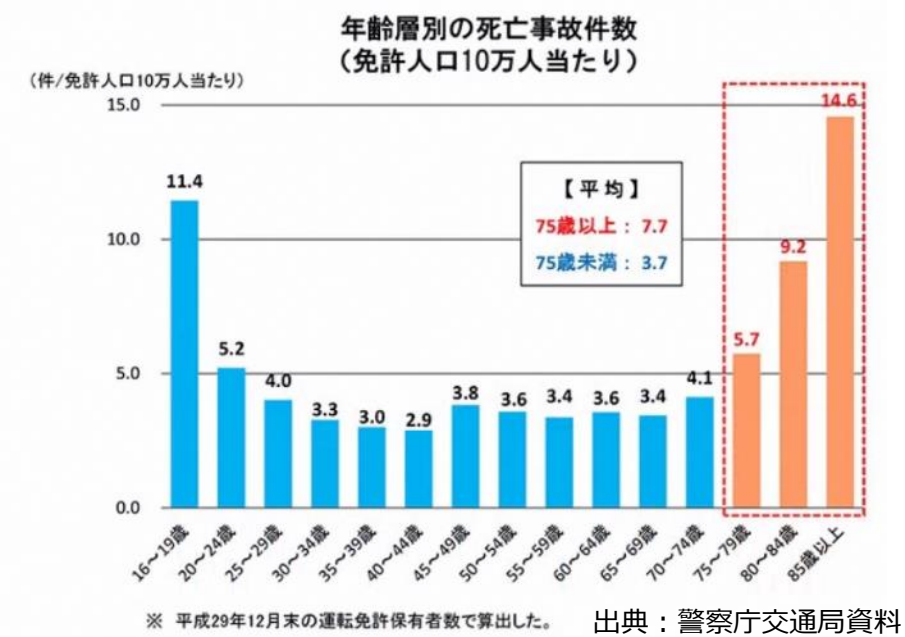
- 持続可能な公共交通の形成を図る。（公共交通の利用促進。）

【序章】公共交通を取り巻く現状・課題

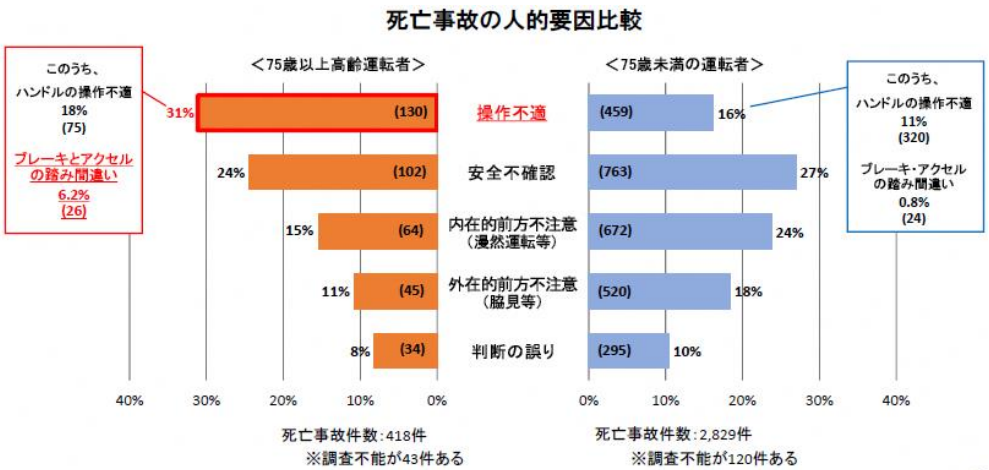
(3)高齢者運転の問題の顕在化



出典：令和２年交通安全白書



出典：警察庁交通局資料



出典：警察庁交通局資料

リスク

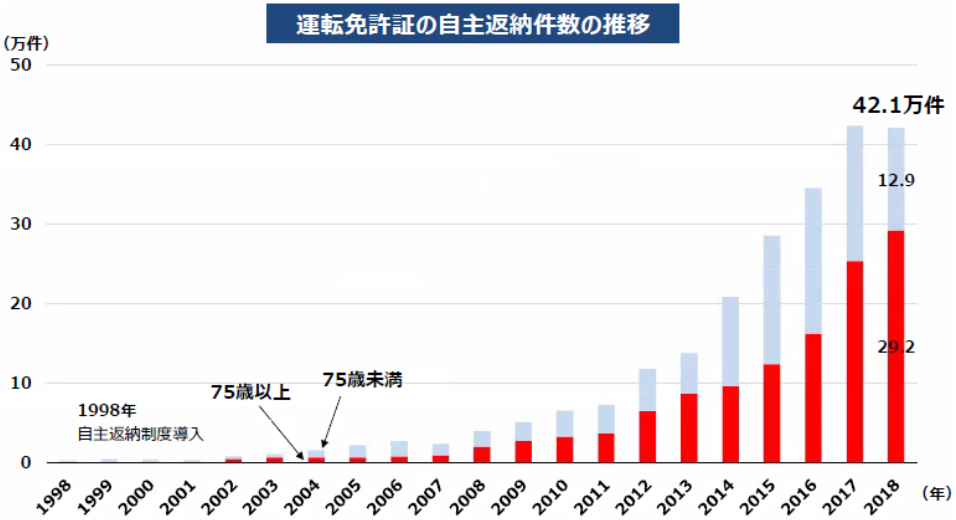
- 高齢者ドライバー増加により、死亡事故件数の増加の恐れ。（→外出リスクの懸念により、全世代の外出機会の喪失）
- 高齢者ドライバーは被害者にも加害者にもなりうる。

対応方針

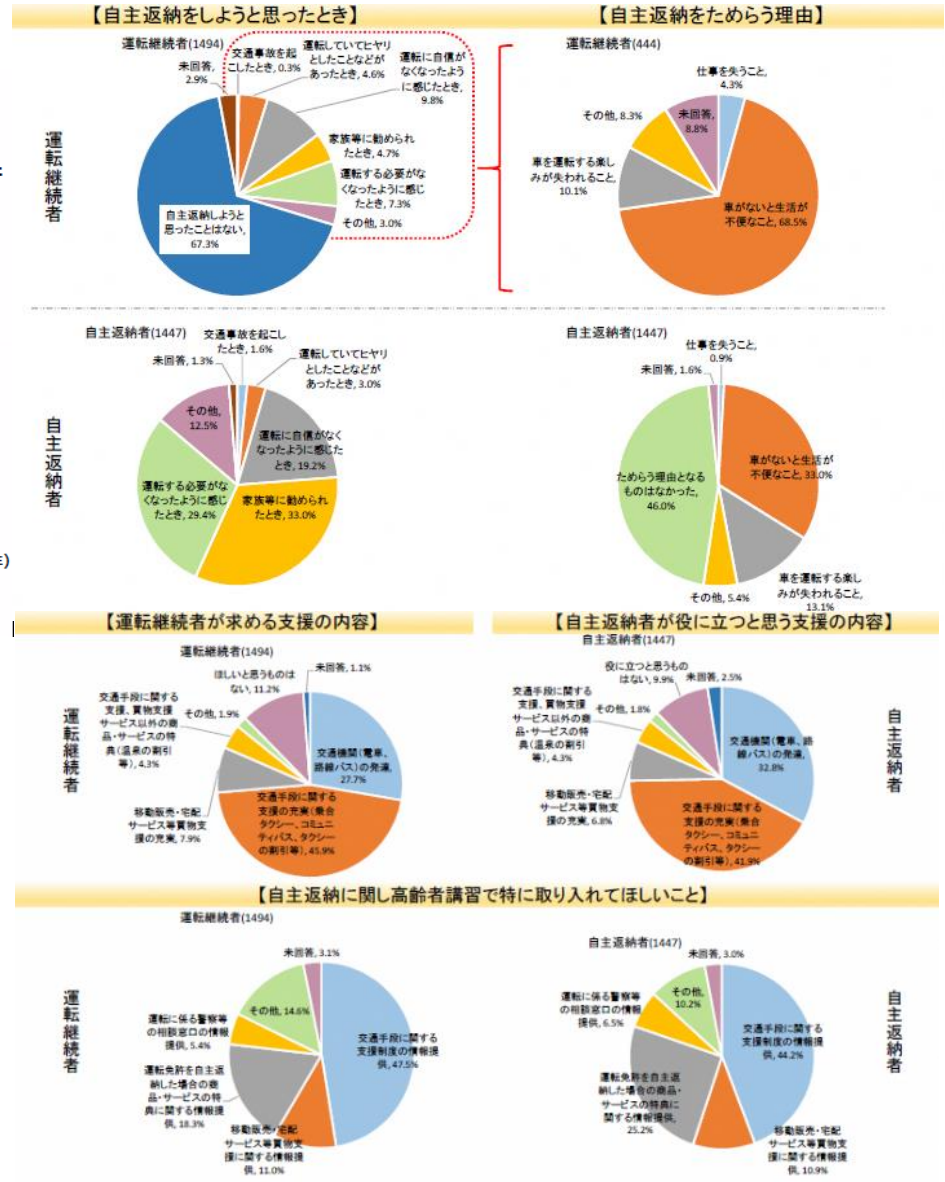
- 誰もが身近に感じる公共交通の形成
- 持続可能な公共交通の形成

【序章】公共交通を取り巻く現状・課題

(4)高齢者の免許返納



(注) 2001年以前は、年齢別による統計を実施していない。
(出所) 警察庁「運転免許統計」より作成。



出典：運転免許証の自主返納に関するアンケート調査結果（警察庁）
（H27実施、75歳以上の運転継続者、自主返納者が対象）

リスク

- マイカー（自分で運転）にて外出ができなくなることによる外出機会の減。
- 外出機会の減（閉じこもり）により人との交流が減ることで、認知症の発症や要介護リスクが増大。

対応方針

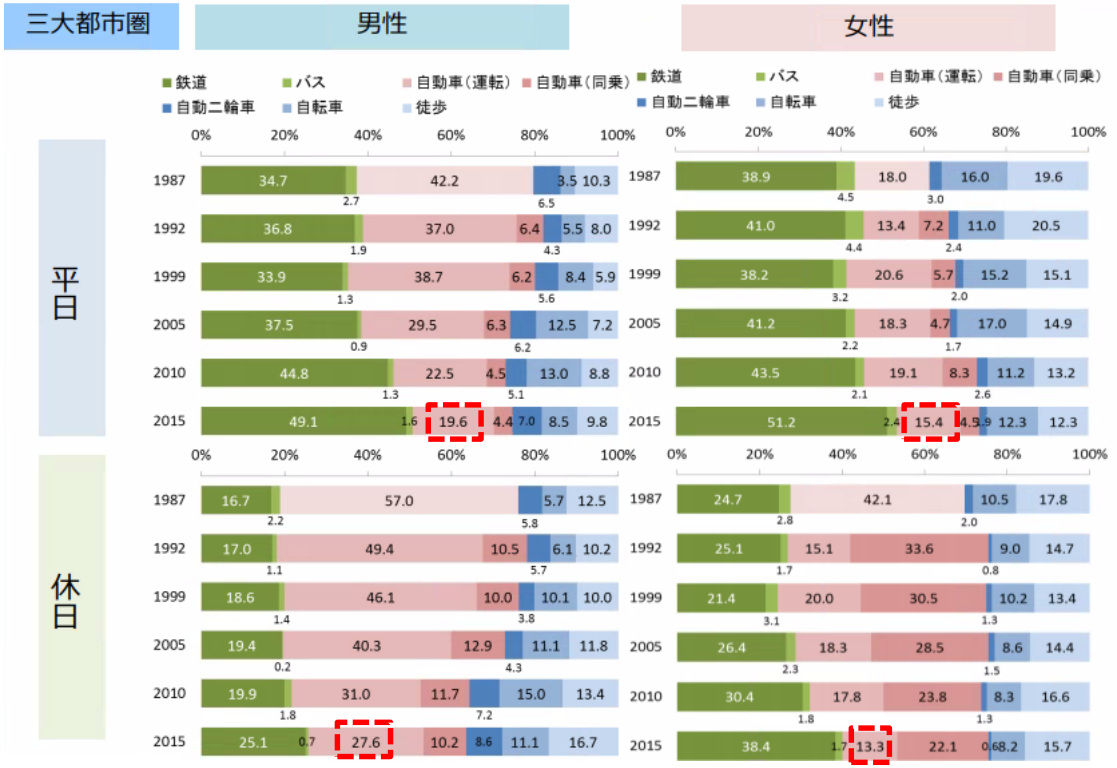
- 誰もが身近に感じる公共交通の形成
- 持続可能な公共交通の形成

【序章】公共交通を取り巻く現状・課題

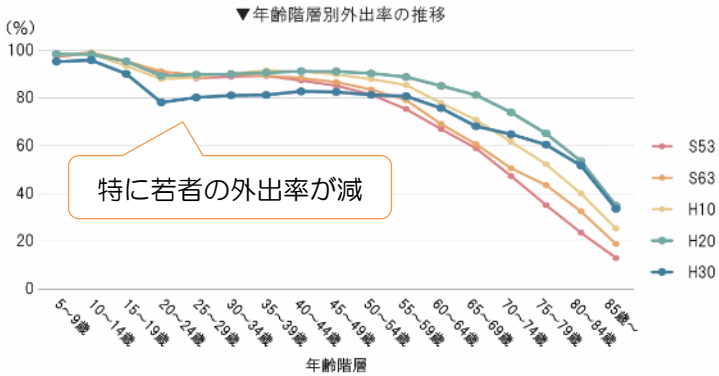
(5)若者の車離れ

男女別・若者の移動の交通手段別構成比（※若者…20～29歳）

※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

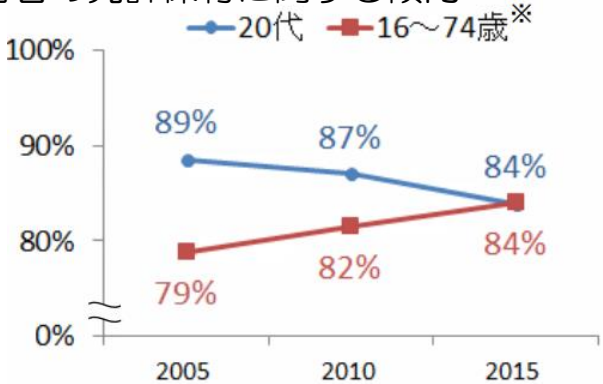


出典：平成27年全国都市交通特性調査



東京都市圏パーソントリップ調査結果

若者の免許保有に関する傾向



※免許を取得できる16歳から免許返納を伴う認知機能検査が行われる75歳までで集計。

出典：運転免許統計（警察庁）より国土交通省作成

リスク

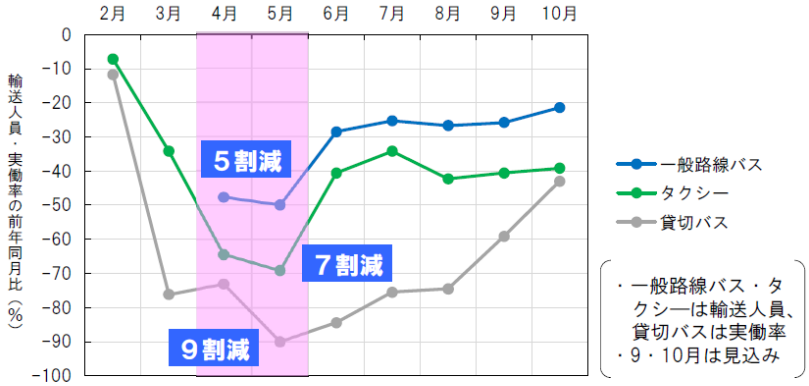
- 公共交通の潜在的利用者はいるものの、公共交通が充実しない（利用しにくい）と今後、公共交通は使われない。
- 若者の外出機会減により、地域の交流やまちの賑わいが喪失。

対応方針

- 誰もが身近に感じる公共交通の形成
- 持続可能な公共交通の形成

(6)コロナ禍による公共交通の利用状況の変化

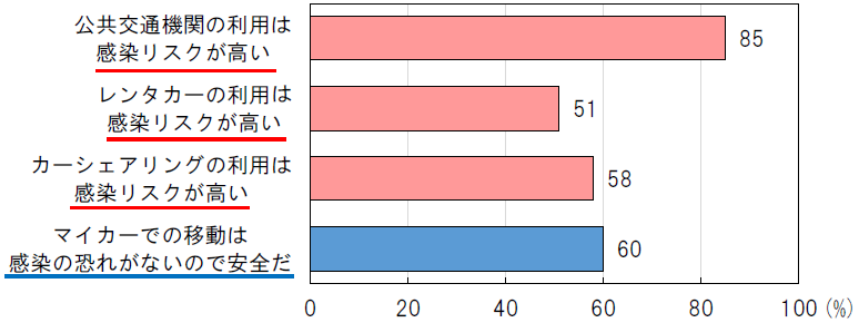
■交通機関別利用・稼働状況（前年同月比）



（資料：「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」（国土交通省）を基に作成）

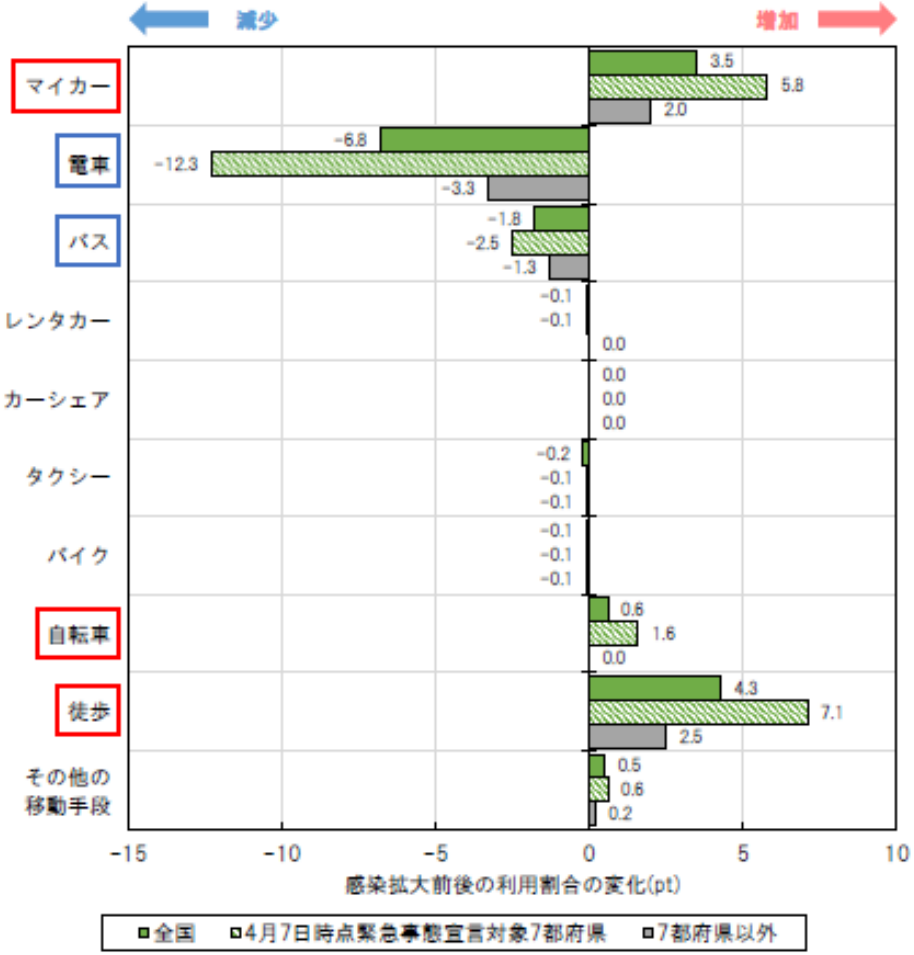
■交通機関別感染リスクの意識

（「とてもそう思う」＋「どちらかと言えばそう思う」の割合）



（資料：移動手段に対する消費者意識の調査、日刊自動車新聞・インテージ）

■感染拡大前後の各交通手段利用割合



※7都府県：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県、福岡県

（資料：移動手段に対する消費者意識の調査、日刊自動車新聞・インテージ）

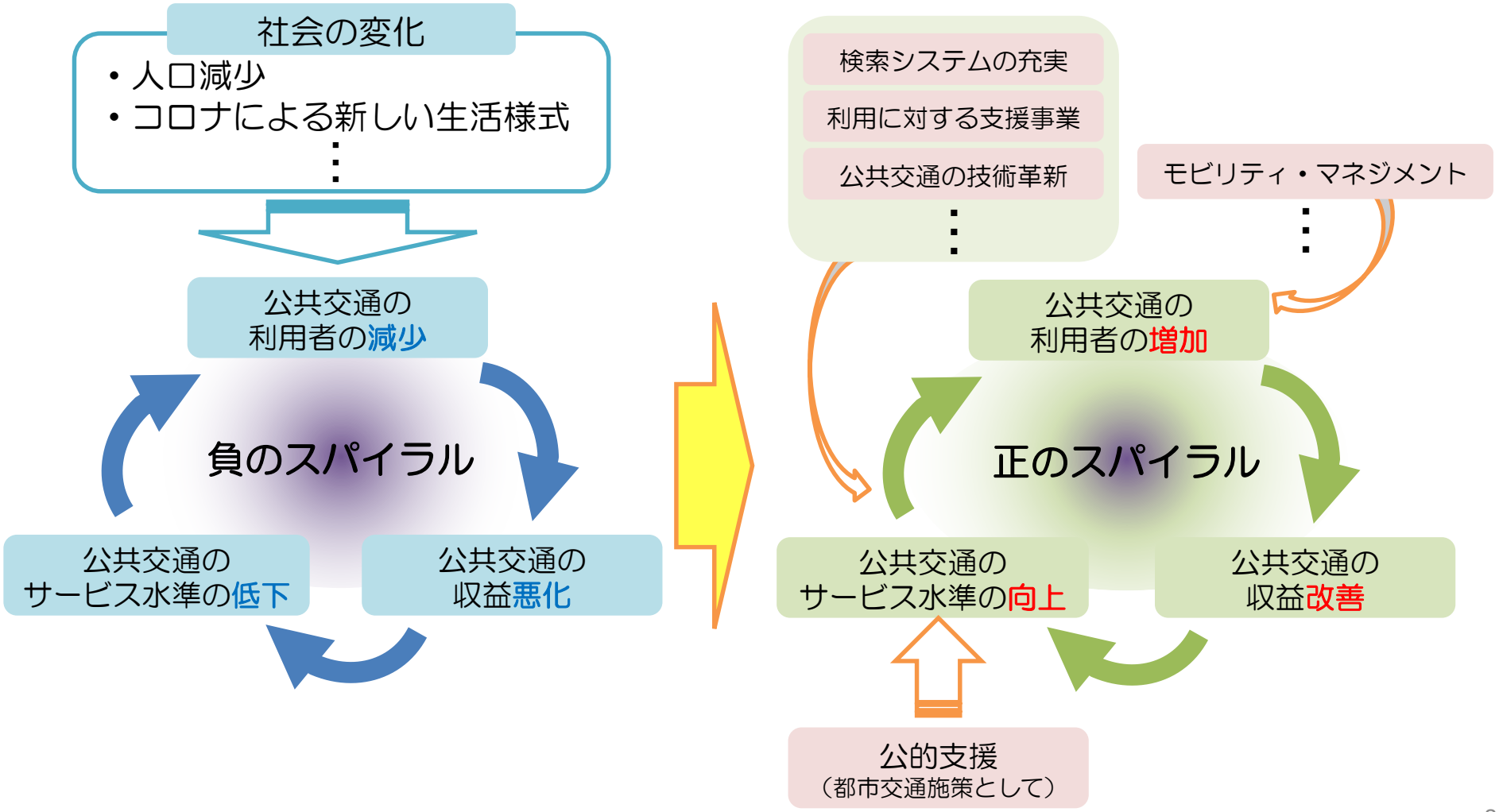
出典：国土交通省

(6)コロナ禍における公共交通の利用状況等

（再掲）資料２参照

【序章】公共交通に取り組む意義（必要性・重要性）

〇人口減少及びコロナ禍の影響等により、今後、公共交通の利用者が減ることでサービス水準が低下し、悪循環となる。⇒市民等の外出機会が失われる。
〇利用促進等に関する施策を実施することにより、公共交通の好循環を構築する。



【序章】公共交通に取り組む意義（必要性・重要性）

◇クロスセクターベネフィットの視点からの影響

〇クロスセクターベネフィットの視点から見る公共交通が生み出す価値は多岐に渡り、公共交通がなくなった場合には様々な分野にて影響が及ぶ。

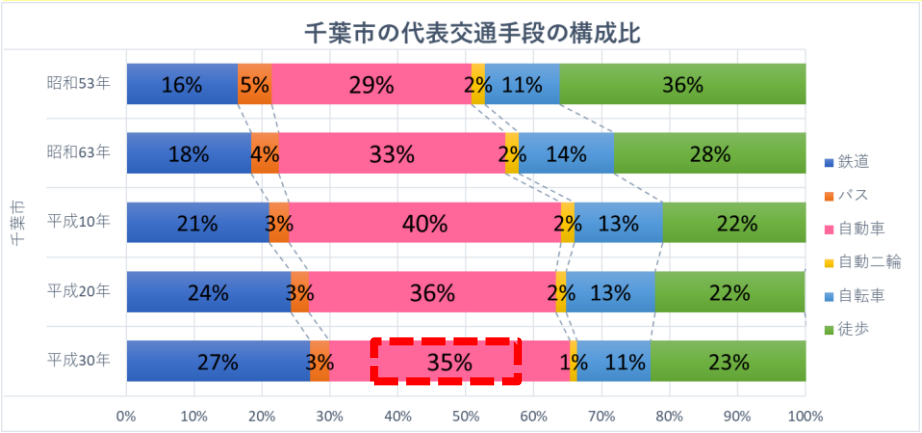
分野	公共交通の役割・効果	公共交通がなくなった場合に必要となる各分野の対策
医療	・通院手段（家族等の送迎負担軽減） ・外出することによる健康増進	・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診
商業	・スーパー等への買い物手段	・日用品の訪問販売
教育	・学校への通学手段	・スクールバスの運行 ・市外学校への通学断念 ・市外学校近くでの居住による人口流出対策
観光	・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の魅力創出	・観光地やイベント会場への送迎バス運行
建築	・輸送密度の高い交通手段（道路負荷の低減）	・道路混雑に対応した道路整備
防災	・災害時における移動手段	・災害時における市民の移動手段の調達
福祉	・クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 ・外出することによる介護予防	・タクシー券配布や福祉有償運送等の拡充 ・さらなる介護予防事業
交通安全	・交通事故の低減	・増加する交通事故対応 ・高齢者ドライバーのさらなる安全教育
総務	・企業への通勤手段	・企業近くでの居住による人口流出対策
まちづくり	・交通施設周辺地域の活性化 ・地域のブランド価値の維持・向上	・土地の価値低下等による税収減小対策 ・バスもない地域というマイナスイメージを払拭する対策
環境	・環境負荷の低減	・自動車増加対応としての、さらなる温室効果ガス削減対策
地域コミュニティ	・コミュニケーションの増加	・孤独感の増加対応としての、地域コミュニティの強化 ・外出支援策の実施

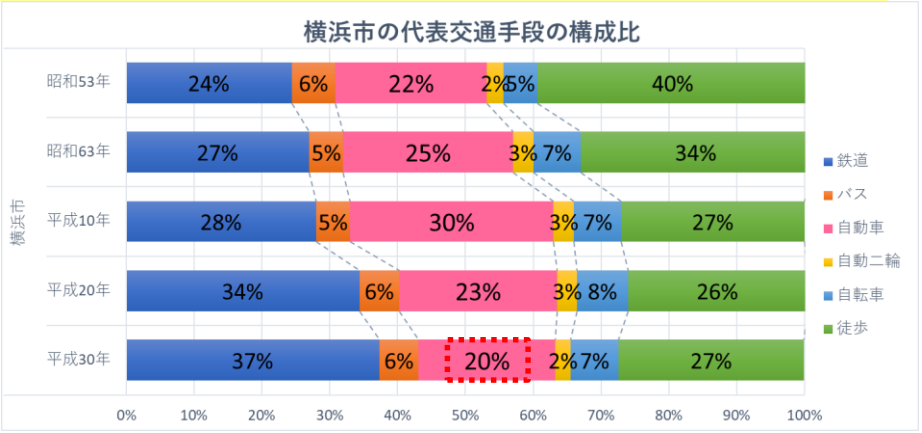
土木学会論文集D3（土木計画学）2014年70巻5号をもとに作成

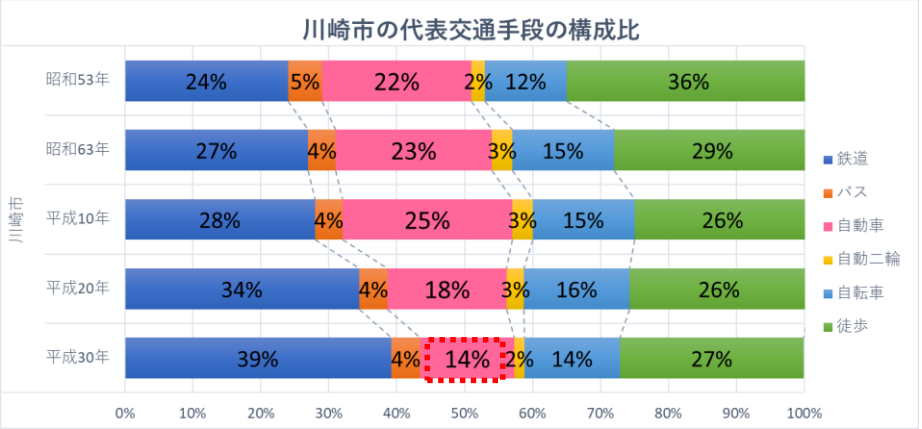
【序章】公共交通に取り組む意義（必要性・重要性）

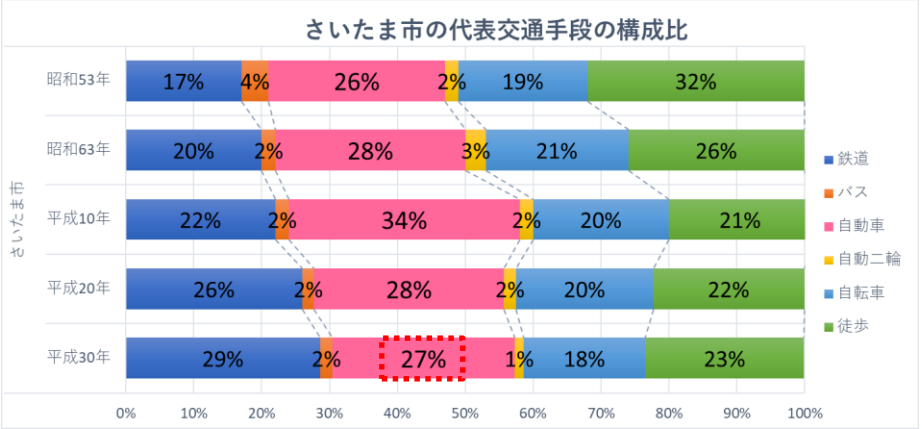
◇過度なマイカー依存からの脱却

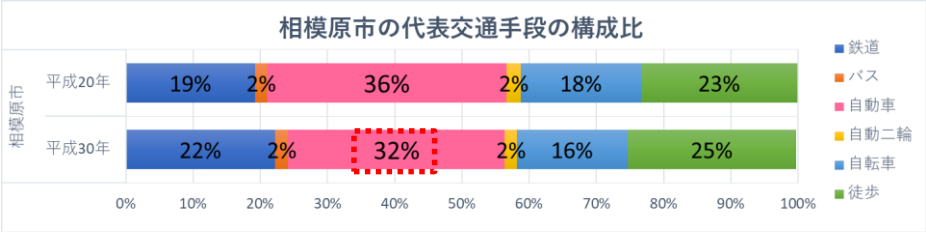
〇本市の自動車利用率は全体の35%であり、高い水準となっている。











東京都市圏パーソントリップ調査結果をもとに作成

コロナの影響により、さらに
マイカー利用増が想定される

【序章】公共交通に取り組む意義（必要性・重要性）

◇過度なマイカー依存からの脱却

○自家用車から公共交通への展開を図ることにより、多岐に渡るメリットがある。

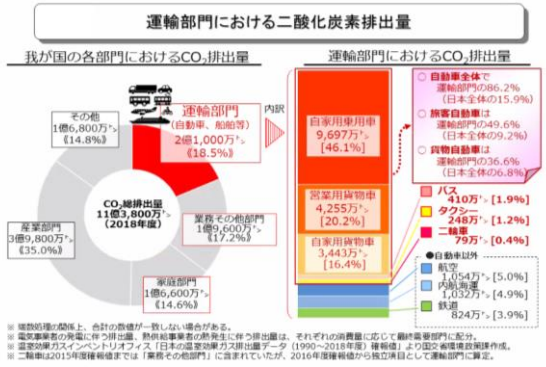
＜メリット１＞交通渋滞の緩和

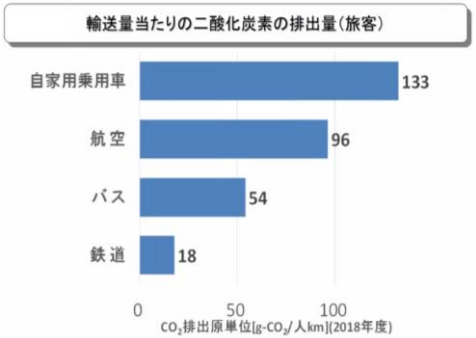
公共交通を利用することにより、交通渋滞の緩和が期待。

出典：環境省資料（富山県高岡市 撮影:(公財)とやま環境財団）

＜メリット２＞環境にやさしい

・1人を1km運ぶとき、バスのＣＯ$_2$排出量は自動車の約1/3（国土交通省より）





※温室効果ガスインベントリオフィス：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

＜メリット３＞家計にやさしい

1000ccのクルマを、

- 持っているだけで　…　１日　1,150円
- 倹約して乗って　…　１日　1,500円
- 普通に乗って　…　１日　2,000円以上

保険・税金など

出典：日本モビリティ・マネジメント会議

購入費や修理代、高速道路代などを踏まえるとさらに出費増

例えば、毎日バス片道300円、往復600円の方が安上がり！

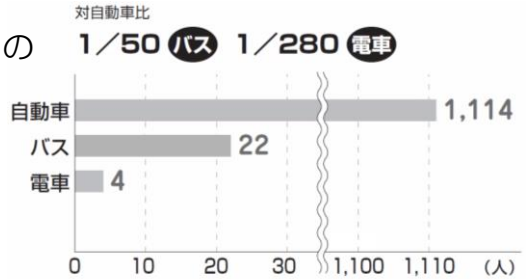
＜メリット４＞交通事故の危険減少

①300人のドライバーのうち１人は事故死する

②250人のドライバーのうち１人は、死亡事故の加害者

出典：国立公衆衛生院、（社）日本損害保険協会 、日本モビリティ・マネジメント会議

輸送1億人あたりの死傷者数



出典：国立公衆衛生院、（社）日本損害保険協会、日本モビリティ・マネジメント会議